



EDIFICIOS DEL CENTRO DE ABASTECIMIENTO (V). PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO Y SU RELACIÓN CON LA HISTORIA MILITAR Y ECONÓMICA DE CHILE

Víctor Larraín Zelada*

- Introducción.

Colindante al molo de abrigo y a las instalaciones portuarias, se erigen cuatro hermosos edificios de un conjunto de nueve existentes originalmente, de Arquitectura Estilo "Industrial", cuya historia se remonta al primer cuarto del siglo XIX, edificios que hoy alberga al Centro de Abastecimiento (V).

Durante el siglo XX y producto de los avances técnicos que permitieron hacer más eficientes los puertos del mundo, el incremento en el tráfico de carga entre las naciones y la mayor demanda de espacio físico para el acopio de los modernos y mundialmente estandarizados contenedores, Valparaíso exigió de mayor cantidad de espacio para su puerto, objeto estar a la altura de las demandas del intercambio marítimo-comercial actual.

Por lo anterior, ya en 1912 y producto de las obras de expansión del puerto y la construcción del molo de abrigo, se procedió a la demolición de un edificio con el objeto de trazar sobre éste, la actual calle "Antonio Varas". De este edificio sólo 1/8 quedó en pie y hoy se

aloja en ese lugar, las instalaciones de la Imprenta de la Armada. De igual forma, una de las murallas de este edificio aún se mantiene en pie sirviendo a la fecha como cierre perimetral del C.AB. (V) y en la cual puede observarse una placa de mármol en donde se consignan los antecedentes principales de estas obras arquitectónicas.

Posteriormente, en 1993 se tomó la decisión de derribar otros cuatro edificios contiguos al sitio N° 3 del puerto, quedando en pie a la fecha, cuatro de éstos, los que fueron seriamente amenazados de desaparecer en beneficio de mayor disponibilidad de terrenos para el puerto.

Recientemente y gracias a la intervención de varias instituciones y organismos sociales, la autoridad tomó la decisión de integrarlo al patrimonio arquitectónico nacional y en definitiva, lograr que estos postreros cuatro edificios, fueran los últimos vestigios de un pasado que nos habla de la vitalidad de un puerto que fue de trascendente jerarquía en el tráfico marítimo internacional a finales del siglo XIX y parte

* Capitán de Corbeta AB. Miembro de Número de la Academia de Historia Naval y Marítima.

importante de la historia económica nacional.

Sin duda alguna, cuando se habla de Valparaíso, pocos tienen verdadera conciencia que este puerto basó parte importante de su potencia, sobre estos imponentes edificios destinados principalmente al manejo de las mercaderías a granel para ser comercializadas en el exterior y como depósito transitorio de las cargas llegadas desde el extranjero para su posterior distribución dentro de Chile.

Teniendo en consideración que los principales puertos del mundo, antaño debían contar con grandes espacios destinados a Almacenes de Aduana, podemos derivar que fueron estos edificios en definitiva, los que posesionaron a Valparaíso como uno de los principales puertos en el Pacífico antes del advenimiento del Canal de Panamá. De igual manera, el autor de este estudio se aventura a inferir que la Historia Económica de Chile, debe a estos edificios, un capítulo de importancia dentro de sus zigzagueantes páginas.

En la presente monografía se procurará entregar una idea muy general de la historia de estos edificios, el origen de éstos en relación a la visión estratégica y económica que los fundaron, la necesidad que suplieron, su valor patrimonial y mostrar la riqueza arquitectónica que guarda cada remache y viga de acero que lo sustenta, a su vez, revelar una construcción que responde a una corriente urbanística específica nacida gracias a la Revolución Industrial, período histórico donde se registró un proceso de profunda transformación en los métodos de producción, comunicación y transporte, corriente cuyo máximo exponente sin duda alguna fue Gustave Eiffel.

- **Algunos antecedentes.**

- Febrero 21-1811. Se promulga la Ley de Libertad de Comercio, primera Ley de la República y aporta interesan-

tes artículos de incidencia aduanera vinculados con el comercio exterior. Con esta ley se decretó la libertad de comercio para los puertos de Valparaíso, Coquimbo, Talcahuano y Valdivia.

- El artículo 154 del Reglamento Constitucional de 1813 consagraba la revisión de las mercancías en Valparaíso antes que éstas se remitieran a Santiago.
- En sesión del Senado del 6 de abril de 1820 se acordó crear una Aduana en Valparaíso para aforar y liquidar las mercancías.

- **Valparaíso, emporio comercial del Pacífico.**

• **Los Almacenes de Depósito y el Comercio de Tránsito.**

Es preciso retomar la idea que todo puerto que se precie de tal, debía como lo es hoy, contar con las herramientas necesarias para cumplir su objetivo. Es así como en los inicios de la República y siendo Valparaíso la puerta al mundo del país, se aprecia la necesidad de contar con instalaciones portuarias que facilitasen esta potencialidad y así conformar un puerto a la altura de los más importantes del mundo, especialmente cuando Valparaíso, se constituía como la antesala a las más extraordinarias navegaciones por el Estrecho de Magallanes y el Cabo de Hornos, ruta obligada de las flotas mercantes del orbe y región de gran significación para el Estado como consecuencia del interés de Chile de ocupar esos territorios.

Hacer de Chile una nación a la altura de las más importantes del mundo, surge de la visión de estadista del Padre de la Patria. En efecto, O'Higgins la hizo suya en tiempos de la Independencia y ya en 1820 intentó consumarla, erigiendo a Valparaíso en "Entrepuerto General del

Pacífico” y estableciendo “un Almacén Franco de Cuenta del Estado”, para que en él depositen los buques extranjeros de tránsito, sus mercaderías de entrada y de retorno al exterior”.

El florecimiento comercial y económico iniciado en 1811 con la declaración de la libertad de comercio, sin embargo, no vino a tomar vuelo sino después de la victoria de Chacabuco. Desde octubre de 1818 hasta mediados de 1822 se despacharon por la aduana de Valparaíso más de trescientos buques, la mayor parte de los cuales habían llegado con carga de mercaderías extranjeras para regresar posteriormente con productos del país.

Por otra parte, los productos ingleses, que la economía chilena empezaba a demandar para sus inversiones y consumo, incrementaban las importaciones y daban lugar a la instalación, en nuestros principales puertos y ciudades, de agentes y casas comerciales británicas, que desplazaban gradualmente al tradicional comerciante español de los tiempos coloniales. Además, la potencial implementación de depósitos en Valparaíso y la transformación del puerto en “emporio comercial”, llevarían a Valparaíso a disputar la primacía del comercio del Pacífico con Callao, que lo había tenido durante la Colonia por ser asiento del Virreinato.

Ya en 1822 O’Higgins aprobó una nueva ley para reformar la legislación vigente. Bajo las nuevas disposiciones se contempló una nueva clasificación de los puertos: Valparaíso se catalogó como puerto “principal” del país, mientras que Coquimbo, Talcahuano y Chiloé, recibieron el status de puertos “mayores”.

Es en la presidencia del General Ramón Freire (1823-1826) cuando se

establecen definitivamente el proyecto de Almacenes Francos, revalidándose la idea de formalizar un proyecto destinado a otorgar a Valparaíso un puerto con instalaciones apropiadas para ese fin.

En 1824 dos nuevas leyes fueron aprobadas. En abril de ese año, el gobierno promulga una legislación de sólo dos artículos a favor de los extranjeros que quisieran radicarse en Chile y la segunda ley se refería al primer plan para fundar almacenes fiscales portuarios en Valparaíso.

Posteriormente, durante la presidencia de don José Tomás Ovalle (1830-1831) don Manuel Rengifo, siendo Ministro de Hacienda, juzga importante el fomento del “Comercio del Tránsito”, lo que lo estimula a impulsar el desarrollo de los Almacenes de Depósito en el puerto de Valparaíso. Cobra así vida la idea surgida en O’Higgins a raíz de la independencia, de hacer de Valparaíso una gran “factoría mercantil” para los mercados de Norteamérica, Asia y Oceanía.

Anticipándose brillantemente al porvenir, Rengifo de igual forma divisaba próxima la apertura del Canal de Panamá, proyecto de antiquísima data (siglo XVI) en los anales de la historia americana. En efecto, años más tarde, en 1846 se firma el tratado por medio del cual Colombia conce-



Manuel Rengifo y Cárdenas, Ministro de Hacienda.

día a los Estados Unidos, derechos exclusivos para construir un Canal por Panamá el que determinaría a futuro, el abandono de la ruta del Estrecho de Magallanes, relegando a Chile al último rincón del mundo, por lo que este brillante Ministro, quiso aprovechar los años que tardaría la construcción del Canal para enriquecer a su Patria con las utilidades generadas por el “Comercio del Tránsito”. En definitiva en 1833, se promulgó una ley que reglamentó los almacenes francos de Valparaíso y se establecen los Almacenes que se ubicarían en el lugar que hoy ocupan los palacios de Tribunales, junto a éstos, se construyó un muelle que facilitó el movimiento de las mercaderías y el servicio de aduana.

El humilde villorrio de Valparaíso se convirtió entonces en un gran “Polo Comercial”. Sin duda alguna el establecimiento de Almacenes Fiscales de Aduana fue de una trascendencia cuyos resultados afectaron positivamente el curso del devenir económico e histórico de Chile en los comienzos de la Patria libre.

- **Primeros Edificios.**

Los primeros edificios se mantuvieron en pie durante 20 años colindantes a los Cerros Concepción y Cordillera hasta el año 1842, época en la cual el Ejecutivo resolviera la compra de terrenos ubicados en sectores comprendidos en lo que hoy es la Aduana, ascensor “Artillería”, Centro de Abastecimiento (V), Almacén Lita e Imprenta de la Armada, para la construcción de nuevos Almacenes Fiscales.

Ya para febrero de 1848, el Ejecutivo ordena estudiar los planos para la fundación final de los Almacenes, orden que se cumple finalmente cuando en 1850 se creó una comisión especial para su estudio.

Esta primera obra, se proyectó con tres edificios de tres pisos más un subterráneo cada uno. Las murallas externas serían de cal y ladrillo, sus paredes transversales de adobe y su techo de pizarra. Cabe señalar que actualmente el Edificio de la Aduana, a los pies del Cerro Artillería, es el último vestigio de esos edificios, por lo que es posible vislumbrar en base a esa estructura, una idea general de lo que fueron aquellos almacenes de mediados del siglo XIX. Objeto confirmar lo anterior, según lo consignado en “Chile Ilustrado” editado en 1872 en la página 146, se describe este edificio como:

“Inmediato a los Almacenes Fiscales, habiéndose construido entre los años 1854 y 1855. Tiene dos pisos con murallas de cal y ladrillo y su techo de zinc, obra del mismo arquitecto de los Almacenes, el Sr. Juan Brown”.



Plano de los tres primeros Almacenes Fiscales.

Estos tres primeros Almacenes fueron terminados durante la recién iniciada administración del Presidente Manuel Montt Torres, siendo a finales de 1851 la inauguración del más largo de los tres proyectados y los dos restantes inaugurados en 1852 y 1854 respectivamente.

Según “Chile Ilustrado” edición que data de 1872, página 145, es posible

encontrar las siguientes referencias:

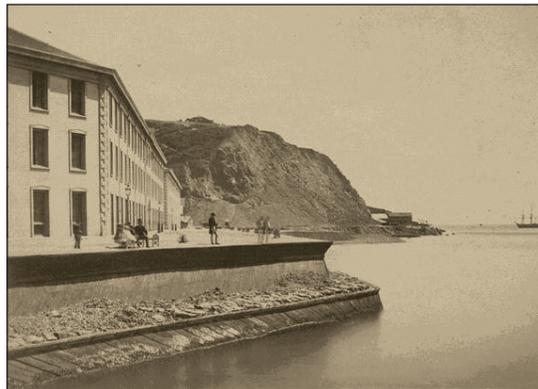
“Almacenes Fiscales. Con este nombre se conocen desde los últimos 20 años las vastas construcciones de edificios sobre terrenos artificiales levantados a orillas del mar i aun sobre su mismo lecho en la extremidad occidental de la ciudad.

Fue llevado (el proyecto) a cabo por el Ingeniero Augusto Charme en 1848 a 49. Pero habiendo nacido algunas dificultades entre este ingeniero i el Supremo Gobierno sobre el plan de construcciones propuesto por el primero, la obra quedó en suspenso, dejando el Sr. Charme la dirección del trabajo.

En 1851 se decidió el Gobierno por la ejecución del proyecto de levantar una hilera de almacenes al sur de los terrenos preparados por el ingeniero Charme, es decir entre la punta del Castillo del San Antonio i la plazuela de la Quebrada de Juan Gómez.

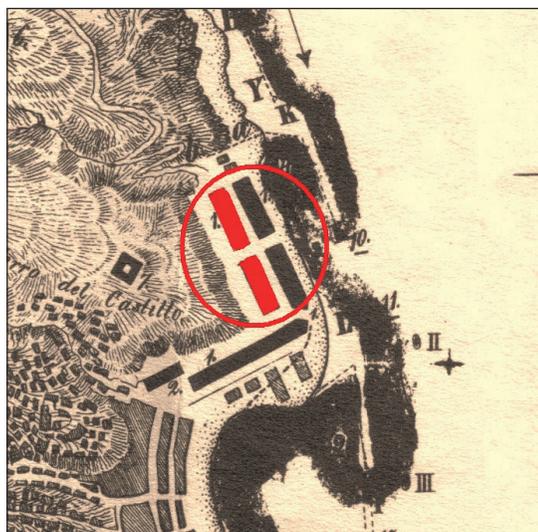
Los planos fueron dibujados por D. Juan Brown i este arquitecto llevó a cabo la obra, mediante una comisión de 10% sobre las cantidades invertidas que ascendieron a 385.347 pesos i 94 centavos. Dicha hilera de edificios, la única que salvó del bombardeo, (bombardeo de Valparaíso 1866) cuenta 88 almacenes con una capacidad de 180.000 pies superficiales o dos millones de pies cúbicos. Las murallas exteriores de este edificio son de cal i ladrillo.

El 11 de febrero de 1854 se decretó la construcción de una tercera hilera de almacenes entre la 2 i el cerro San Antonio, debiendo ejecutarse la obra por el mismo Sr. Brown. Ésta quedó terminada en 1856”.



Fotografía de los primeros edificios de los Almacenes Fiscales.

Para el año 1860 considerándose que la capacidad de los tres edificios ya existentes estaba sobrepasada, el Gobierno inicia el proyecto de construcción de dos nuevos Almacenes; entre los tres ya existentes y los faldeos del Cerro Artillería. Esto consumó, para fines de 1862, un número de 5 extensos Almacenes Fiscales.



Plano con totalidad de Almacenes destruidos en 1866 por la flota Española de Casto Méndez Núñez.

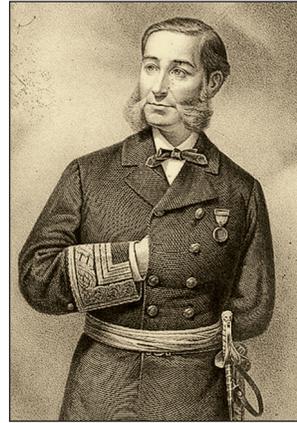
- Edificios del Centro de Abastecimiento de Valparaíso, su origen. ¿Cuántos de los distinguidos lectores de esta prestigiosa revista, en su rauda carrera dominical, en pos del portalón aún abierto, escasos minu-

tos previos a la recogida a la Escuela Naval, no transitó frente a estos imponentes edificios sin saber de los secretos que guardaban sus poderosas murallas?, ¿cuántas otras veces acudimos a sus instalaciones a satisfacer alguna necesidad de vestuario o bien para coordinar faenas, recepción de la preciada logística para nuestros cargos en la Escuadra u otro objetivo sin percatarnos que tras esas magnificas estructuras de arquitectura industrial de acero remachado de cal y ladrillo, se guarda parte importante de la historia económica y militar de Chile?

En 1866 y producto del estado de guerra que mantenía Chile contra España de Isabel II de Borbón, Valparaíso es víctima de un hecho mundialmente criticado en su época y que hoy forma parte de los anales de la historia militar chilena.

En efecto, la Flota Española comandada por el Almirante Casto Méndez Núñez a las 8 de la mañana del 31 de marzo de ese año, a bordo de la fragata blindada "Numancia" abrió fuego junto a las fragatas "Villa de Madrid", "Blanca", "Resolución" y "Vencedora" contra el indefenso puerto durante tres horas consecutivas, siendo destinadas las fragatas "Villa de Madrid" y "Blanca" a bombardear inicialmente los Almacenes Fiscales de la Aduana de Valparaíso entre otros edificios más. Lo anterior, con plena conciencia del perjuicio económico que se asestaría contra nuestro país, por parte del marino español Méndez, quien tenía pleno conocimiento de la importancia estratégico-comercial de estos almacenes.

Se dispararon unas 2.600 granadas y se calcula que las pérdidas ocasionadas fueron equivalentes a varios cientos de millones de dólares en la actualidad, una cifra enorme para



Casto Méndez Núñez.

aquella época y un golpe para la incipiente economía nacional, puesto que la inutilización de estos edificios, impuso una inhabilidad por parte del puerto para prestar los servicios necesarios para afrontar crecientes demandas de almacenamiento y comercio marítimo.



Bombardeo a Valparaíso, 31 de marzo de 1866.

Tan solo un año tras el desastre, la Aduana ya contaba con los Almacenes parcialmente reconstruidos, sin embargo, nuevas ideas surgían en las autoridades y buscaban satisfacer la necesidad de contar con una nueva hilera de Almacenes Fiscales, mucho más eficientes y resistentes. Estas necesidades sumadas a la destrucción casi completa de los edificios,

incide directamente en la gestación del nuevo proyecto para el reemplazo de los edificios destruidos en 1866.

Para 1868, el arquitecto don Manuel Aldunate, presenta un plano general, que sugiere concretamente la construcción de nuevos Almacenes Fiscales, los cuales sí cumplirían con las nuevas exigencias de un puerto potencialmente poderoso. Cabe hacer presente que el mismo proyectista de los Almacenes Fiscales de la Aduana, el Sr. Aldunate le correspondió la continuación de las obras del edificio del Congreso, obra contemporánea a la construcción de los Almacenes Fiscales, la que fue interrumpida con anterioridad, y que finalmente fue inaugurada en 1876.



Plano definitivo aprobado por el Congreso en 1869.

El 23 de enero de 1869, finalmente se aprueba por parte del Congreso el plano definitivo, el cual contendría una hilera de 8 edificios de 4 pisos cada uno, más un subterráneo; y además se mantendría el primer y más grande almacén de los construidos anteriormente. El plano de la época sugiere también un gran edificio a un costado del malecón, pero que jamás fue construido.

Finalmente, y después de una serie de contratiempos, se logra aprobar la inversión por parte del Estado de

recursos para este fin, permitiendo al Congreso emitir, en diciembre de 1872, un bono para la construcción definitiva de los Almacenes.

- **Proyecto de Manuel Aldunate, actuales dependencias del C.AB. (V).**
- **Influencia de la Revolución Industrial.**

Posterior a la conformidad de los fondos y el proyecto propiamente tal, en 1873 se inicia el proceso de construcción de los nuevos Almacenes Fiscales para la Aduana.

Estas nuevas edificaciones consideraban fundaciones de roca y estructuras de acero remachado, que respondían a las directrices urbanísticas y arquitectónicas en boga durante el siglo XIX como consecuencia de la Revolución Industrial, denominándose estas obras como de estilo "Industrial".

En relación a lo anterior, cabe señalar que el efecto de la Revolución Industrial se hizo sentir en todos los ámbitos de la vida contemporánea. La incorporación de nuevos materiales implicaba un cambio esencial en la Arquitectura y afectaba positivamente el modo de construir especialmente edificaciones de uso público como puentes, escuelas, mercados, hospitales, estaciones ferroviarias, puertos, etc.

Al inicio de las obras en 1873 el Ingeniero Juan Hughes, le correspondió ejecutar los planos de cada edificio, además de disponer la ubicación exacta de éstos. En este proceso, fue necesario dinamitar parte del cerro Artillería puesto que, los almacenes que hoy corresponden al Almacén Lita y el colindante, destruido en 1912, estaban proyectados en un lugar donde los pies del cerro impedían su emplazamiento.

Para la construcción de las fundaciones y subterráneos se utilizaron rocas y granito traído de diferentes canteras desde el interior de la región. Éstas

fueron emplazadas de manera casi milimétrica y es posible hoy en día observar su disposición exacta en los subterráneos aún existentes.

La edificación de granito, ladrillo y cal, de estos esplendorosos y fuertes edificios, fue completada con una “superestructura” fuertemente reforzada por hermosas e imponentes vigas de acero fundido, las que tienen la función de sustentar firmes al edificio en una especie de entretejido tipo “mecano” que cubre las paredes, pisos y techos de cada inmueble. En las murallas de igual manera hoy en día pueden apreciarse estrellas metálicas, las que hacen las veces de pernos de anclaje entre las estructuras de acero y las murallas de ladrillo.

Las vigas fueron encargadas, por el gobierno de la época, directamente desde Inglaterra, específicamente desde la Fundición “Lloyds, Foster & Co’s” (L. F. & Co.), quienes remitían las vigas completas vía marítima desde el puerto de Liverpool, para ser finalmente ensambladas en el lugar de construcción. Cabe señalar que esta antigua fábrica produjo las vigas y piezas de la estación central de Santiago, estructura diseñada a la sazón por Gustave Eiffel.

La construcción de estos grandes edificios, finalmente se comienza a ejecutar el día 1 de marzo de 1874. Para esta fecha ya se esperaba el primer cargamento desde Liverpool con las primeras vigas que serían utilizadas para sostener los pisos al nivel de la calle.

Según la Memoria de Hacienda de 1876, antecedente ubicado en el Archivo Nacional de Santiago, el proyecto fue entregado en los plazos detallados a continuación: Para finales del año 1875, los edificios 2, 3, 4 y 5, fueron entregados a la aduana. Los almacenes 1 y 6 fueron entregados a la aduana en el mes de agosto de 1876, mientras que el 7 y 8 se entregaron en

1877, siendo los últimos en ser terminados producto del trabajo de extracción de parte del cerro “Artilería”.

No obstante a que los edificios ya habían sido entregados a la aduana, era necesario finalizar parte del proyecto correspondiente al cierre del recinto, la instalación de máquinas que permitiesen izar las mercaderías por las torres ubicadas en los frontis de los edificios y que permitían la distribución de las cargas en los diferentes pisos. De igual forma, era menester la prolongación de las líneas férreas hasta los almacenes mismos, puesto que a la fecha de la entrega, las cargas eran trasladadas en carretones desde los muelles.

Si bien el proyecto original consideraba 8 almacenes, se decidió la construcción de un noveno a espaldas de los tres primeros almacenes. Esto se debió a que por errores de cálculos se adquirió más material del debido, quedando saldos disponibles que permitieron la construcción de éste.

• **Primer uso Naval de los Edificios.**

Muy tempranamente y con motivo de la Guerra del Pacífico se vio la necesidad de contar con espacios que permitiesen el almacenamiento de la logística y armamento de uso naval y del Ejército, tarea de competencia de la Comisaría de Marina y Arsenales. Este último organismo si bien era denominado “Arsenal”, tenía dentro de sus funciones las propias de un Centro de Abastecimiento actual, en relación a la diversidad de material que éstos almacenaban. Producto de la guerra contra Perú y Bolivia, se determinó la importancia de potenciar los servicios de almacenamiento no sólo del armamento y municiones, también del variado material naval necesario para el sostenimiento de la Escuadra. A continuación se expondrá de manera textual un antecedente

que permite determinar el momento histórico preciso en el cual estos edificios inician su servicio a la Armada, como centro de acopio, almacenamiento y distribución, servicio que hasta la fecha ha sido ininterrumpido. En resumidas cuentas, el momento del nacimiento del concepto que actualmente conocemos de un Centro de Abastecimiento Naval.

Memoria del Ministerio de Marina Presentada al Congreso Nacional de 1881.

“Está ya sirviendo de almacén de marina la octava sección de los Almacenes Fiscales. En este vasto local, después de hechos los arreglos preparatorios que eran menester, se ha depositado ordenadamente la mayor parte de los artículos, armas, municiones y demás elementos que están destinados a proveer la Escuadra. El gran incremento que este departamento tomó con ocasión de la guerra, exige un local muy extenso para guardar convenientemente las existencias de nuestro material naval.

Se ha establecido también en la misma sección de los Almacenes Fiscales una sala de armas perteneciente al Ejército, en la cual hay cabida para 30.000 fusiles.

Ha sido preciso construir galpones especiales con el fin de armar y conservar en estado de inmediato uso las diversas lanchas-torpedos con que cuenta en la actualidad nuestra Marina. Estos galpones y los importantes elementos que comprenden, son también una dependencia del departamento de arsenales.

El notable desarrollo que ha tomado este departamento, la necesidad de garantizar la conservación de las especies depositadas en él, y la conveniencia de organizar el servicio para atender con puntualidad las exigencias de la Escuadra, indujeron al Gobierno

a dictar el decreto del 26 de julio último, por el cual se complementa el reglamento que rige la administración del arsenal y se aumenta el personal de empleados en la proporción indispensable para el buen servicio. Esta última circunstancia hará necesario un aumento de gastos que debe consultarse en la partida correspondiente del Presupuesto de Marina”.

Lo descrito anteriormente muestra claramente la necesidad de establecer de manera definitiva las instancias que asegurasen un flujo constante de la logística necesaria para afrontar la guerra, y esta necesidad plasmó para siempre la existencia de un órgano preocupado de satisfacer las necesidades de almacenamiento y cuidado del diversificado material naval. Cabe señalar que la Guerra del Pacífico al igual que al Ejército de Chile, le implicó desarrollar sobre la marcha su aparato logístico para el sostenimiento de las operaciones, al igual que en la Armada, como lo señalado anteriormente, la implementación del 8° Almacén como incipiente Centro de Abastecimiento, muestra claramente el precario respaldo logístico, no obstante a la existencia desde 1818 de la Comisaría de Marina, actual Dirección de Abastecimiento de la Armada.

- **Los Almacenes Fiscales Testigos de la marcha de los héroes de la Guerra del Pacífico.**

En los boletines de guerra es posible encontrar bastantes referencias a estos edificios en momentos en que el país recibía a las tropas vencedoras desde Perú. Es así como las diversas comisiones de ciudadanos ilustres encargados de la recepción de nuestros bravos marinos y militares dispusieron diversas actividades. Las más importantes los desfiles en donde la ciudad completa se vol-

caba a las calles para ovacionar a sus héroes:

“Programa de las fiestas con el Supremo Gobierno, la Municipalidad y el Pueblo de Valparaíso recibirán a los ilustres i gloriosos Jefes, Oficiales y Soldados del Ejército y Armada que regresan del norte”.

*Valparaíso, Febrero 11 de 1881.
El desembarco del ejército comenzará a las 7 A.M. para terminar a las 10 A.M.*

Las tropas desembarcarán por el Muelle Fiscal i se dirigirán hacia los Almacenes Fiscales, de modo que la cabeza de la columna se apoye en la Plazuela Wheelwright.

*Valparaíso, Marzo 8 de 1881.
Al entrar el convoi que conduce nuestro ejército a este puerto, las baterías de la plaza harán un disparo general de todas sus piezas.*

A las 10 A.M. estará en los Almacenes Fiscales una compañía del Batallón Valparaíso para tomar parte en la columna con su respectiva banda de música.

En el libro “Historia de la Campaña de Tarapacá” de Don Benjamín Vicuña Mackenna, Capitulo I, se hace una especial referencia a estos Edificios de la siguiente manera, en relación al recién formado Batallón “Lautaro” con los repatriados desde el norte que se habían aglomerado en Valparaíso:

La formación de este importante cuerpo es característica de la época. Encontrándose en Valparaíso a fines de abril 500 o 600 repatriados ardiendo en deseos de tomar las armas i sin tener un pan que comer (magnífico material para el soldado), citólos a un meeting en los Almacenes

Fiscales el entusiasta industrial don Diego Gacitúa, que había sido durante muchos años el Administrador del Ferrocarril de Pisagua. Tuvo lugar ese meeting el 22 de abril, i allí suscribieron una acta comprometiéndose a formar el núcleo del batallón 160 o 200 voluntarios.

Este curioso dato nos habla quizás, del momento preciso del nacimiento de uno de los Regimientos más legendarios y emblemáticos de la Guerra del Pacífico y no es despreciable la idea de identificar los Edificios, centro de la presente monografía, como el lugar donde tuvo su nacimiento éste, que a futuro legara a la Patria un ejemplo de comportamiento y valor.

- **Los Almacenes Fiscales Presente y Futuro.**

Durante el transcurso del siglo XX estos antiguos edificios dejaron de prestar servicios para el Servicio de Aduanas y casi su totalidad han servido como Centro de Abastecimiento. Es así como en el año 1960, el día 15 de julio pasan a ser Centro de Abastecimiento después de largos años prestando los mismos servicios como Arsenales y Asmar. Por resolución CJA N° 4700/45 Vrs., del 13 de noviembre de 2000, los edificios pasaron a denominarse como “Inspector de Contabilidad Juan Óscar Goñi”, en honor al Contador 2° de la “Esmeralda”, quien tuvo una heroica participación durante el Combate Naval de Iquique.

Durante su historia, estos edificios han visto pasar por sus almacenes y depósitos, miles de toneladas de logística y muchas generaciones de marinos de guerra han servido fielmente a la Patria albergados por estos fuertes y antiguos murallones de acero y ladrillo.

Resistiendo firmemente los múltiples terremotos que han azolado la región, se

levantan hoy, junto con la Casa Cuna de Prat en Ninhue, como los edificios más antiguos que posee la Marina, edificios que se muestran diariamente a los ojos de miles de chilenos y extranjeros, posiblemente ignorando la significación que tienen para Chile estas estructuras color gris.

Durante el año 2009 y gracias al apoyo y visión del Capitán de Navío AB Jaime Bravo Busquet, mientras ejercía funciones como Jefe de ese Centro de Abastecimiento, el autor del presente estudio tuvo la oportunidad de presentar un proyecto tendiente a rescatar el patrimonio histórico de estos edificios durante décadas olvidado. Es así como en el Edificio de la Comandancia del Centro de Abastecimiento (V), se realizaron importantes labores de restauración patrimonial y arquitectónica con especialistas en labores de restauración. En el mencionado lugar se levantó una "Sala Histórica" cuyo contenido museológico representa una

ambientación relacionada con las labores propias de "Comisaría de Marina" a finales del siglo XIX acompañada con información gráfica y numerosos objetos afines. De igual manera y gracias al apoyo incondicional de la Corporación del Patrimonio Marítimo y la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile, representadas en las personas del Almirante Rodolfo Codina Díaz, y el Contraalmirante IM Miguel Álvarez Ebner, se concretó la idea de ubicar una placa recordatoria en la muralla perimetral del Centro de Abastecimiento (V) y la construcción de una "maqueta de sitio" que representa, a una escala de gran tamaño, el proyecto de los 9 almacenes proyectados en 1869, maqueta de importante significación por develar de manera física, un pasado esplendoroso que nos habla de un Valparaíso pujante y de unos edificios, silentes testigos y protagonistas de la historia económica y militar del país.

* * *



BIBLIOGRAFÍA

1. Servicio Nacional de Aduanas "Cronología desde el año 1497 a 2004" sitio Web.
2. Album "Valparaíso Panorámico" 1924.
3. La formación y crecimiento de un mercado moderno: comercio y finanzas en Valparaíso (Eduardo Cavieles Figueroa).
4. Historia de Chile de Francisco A. Encina, Cap. VIII, tomo 20, pág. 200, Editorial Ercilla 1984.
5. Almacenes Fiscales de Valparaíso: Historia y Evolución, (Ariany Alcota-Andrés González- Carén Fuentes), 2010.
6. Memoria del Ministerio de Marina Presentada al Congreso Nacional de 1881.
7. Boletines de Guerra de Pascual Ahumada Moreno 1884.
8. Historia de la Campaña de Tarapacá (Benjamín Vicuña Mackenna), pág. 10. Edición Original Tomo I del 1° de octubre de 1880.